Deutscher Bundestag **Drucksache 19/5362**

19. Wahlperiode 29.10.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/4928 –

AdBlue-Killer- bzw. AdBlue-Emulatoren-Technik – Abgasmanipulation bei Nutzfahrzeugen

Vorbemerkung der Fragesteller

Durch die Nutzung so genannter AdBlue-Killer bzw. AdBlue-Emulatoren kommt es zu einer massiven Stickoxidmehrbelastung sowie Mautausfällen durch Manipulation der AdBlue-Abgasreinigungstechnik bei Euro-5- und Euro-6-Fahrzeugen (www.focus.de/auto/news/abgasmanipulation-bei-lkw-auch-die-brummis-haben-ein-adblue-problem_id_8938897.html).

Mit der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/11917 „Verdacht des Mautbetrugs durch Abgasmanipulation bei schweren Lkw“ wurde zum oben genannten Thema angefragt. Mittlerweile gibt es das Urteil des Bundesverfassungsgerichts – 2 BvE 2/11, welches besagt, dass die Bundesregierung, einfach ausgedrückt, verpflichtet ist, den Abgeordneten anständige und brauchbare Antworten zu geben. Ferner sind seit der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/11917 auch gut 15 Monate vergangen. Es müssten also auch neue Erkenntnisse vorliegen.

Die Antworten der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/12291 waren aus Sicht der Fragesteller ausweichend bis unbefriedigend.

Der Verband der Transportbranche „Camion Pro e. V., München“ berichtet auf seiner Webseite zu dem Thema (www.camionpro.de/camionpro-de/index.php/news/cp-online/96-hohe-stickoxidbelastung-in-deutschland-durch-illegal-manipulierte-lkw-camion-pro-fordert-bundesregierung-zum-handeln-auf). Der Berufsverband Camion Pro erhebt schwere Vorwürfe gegen die Bundesregierung. Der Verband wirft den Verantwortlichen in Berlin Versagen bei der Bekämpfung illegaler Lkw-Abgasmanipulationen mit sogenannten AdBlue-Emulatoren, oder auch AdBlue-Killern vor. Kriminelle manipulieren die Abgasanlagen moderner Lkw, um die Kosten für den Zusatzstoff AdBlue zu sparen. Die unter dem Markennamen AdBlue bekannte Harnstofflösung wird bei Euro-5- und Euro-6-Lkw-Dieselmotoren in den Abgasstrang eingespritzt, um den Stickoxidausstoß um mehr als 90 Prozent zu verringern. Der Camion-Pro-Vorsitzende Andreas Mossyrsch: „Während deutsche Autofahrer mit Fahrverboten und Strafsteuern für Diesel-Pkw rechnen müssen, sind hunderttausende Lkw aus Osteuropa mit illegal manipulierten Abgasanlagen in Deutschland unterwegs.“

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit vom 25. Oktober 2018 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Dazu komme, so der Verbandsvorsitzende, dass die Abgasbetrüger das Autobahn-Mautsystem in Deutschland in den vergangenen fünf Jahren um bis zu 1 Mrd. Euro geschädigt haben. Das Mautsystem ist nach Schadstoffklassen gestaffelt, wobei der Preis pro Kilometer geringer ausfällt, je weniger Emissionen das Fahrzeug ausstößt.

Die Festsetzung der Abgasgrenzwerte seitens der EU basiert nach Auffassung der Fragesteller nicht unbedingt auf wissenschaftlich-technischen Grundlagen, sondern entsteht, wie man so schön sagt, am „grünen Tisch“ unter Einfluss diverser Lobbyisten. Ferner kristallisiert sich durch Mitteilungen aus der Bevölkerung an die Fragesteller heraus, dass Pkw mit Euro 5 ab einer Laufleistung von 100 000 km und/oder einem Alter ab acht Jahren massive technische Ausfälle der AdBlue-Technik zeigen und damit sehr hohe Reparaturzahlungen folgen. Ebenso basiert der Abgasskandal bei Pkw auf dieser Technik und hat einen Gesamtschaden angerichtet, der in keinem Verhältnis zum Nutzen steht.

1. Hat die Bundesregierung vor dem Hintergrund der Maßgabe des BVerfG, Urteil des Zweiten Senats vom 7. November 2017 – 2 BvE 2/11, bezüglich der Fragen auf Bundestagsdrucksache 18/11917, nach dem heutigen Stand des Wissens etwas hinzuzufügen?

Auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 11 bis 21 auf Bundestagsdrucksache 19/2038 wird verwiesen.

2. Welche Abgaswerte wären nach Kenntnis der Bundesregierung bei Pkw und Lkw technisch realisierbar, wenn man mittelfristig eine Beimischung synthetischer Kraftstoffe, so genannte E-Fuels, welche extrem sauber verbrennen, von ca. 20 bis 25 Prozent einführen würde und gleichzeitig innermotorische Maßnahmen verbessert?

Eine aktive Abgasnachbehandlung, wie sie in aktuell auf dem Markt befindlichen Fahrzeugen verwendet wird, ist in eingeschaltetem Zustand wesentlich effektiver bei der Verringerung des Schadstoffausstoßes als die Verwendung strombasierter Kraftstoffe. Dessen ungeachtet stehen strombasierte Kraftstoffe derzeit für den breiten, kommerziellen Einsatz noch nicht zur Verfügung.

3. Wie viel könnte ein Standard-Diesel-Pkw der Golf-Klasse ohne AdBlue-Technik nach Kenntnis der Bundesregierung in der Anschaffung günstiger sein?

4. Wie viel könnte eine Standard-Sattelzugmaschine 4x2, 18 t, für den Fernverkehr ohne AdBlue-Technik nach Kenntnis der Bundesregierung in der Anschaffung günstiger sein?

5. Wie viel Eigengewicht könnte eine Standard-Sattelzugmaschine 4x2, 18 t, für den Fernverkehr nach Kenntnis der Bundesregierung ohne AdBlue-Technik einsparen?

Die Fragen 3, 4 und 5 werden auf Grund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hier zu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

6. Wie ist der Sachstand zur Einführung der Euro-7-Abgasnorm (bitte einen detaillierten Sachstandsbericht dazu geben)?

7. Welchen Einfluss nimmt die Bundesregierung im Vorfeld zur Euro-7-Abgasnorm, um die zukünftigen Grenzwerte realistisch und wissenschaftlich nachvollziehbar zu beurteilen?

8. Was sind die Gründe, die die Bundesregierung bewegen, eine weitere Senkung der Grenzwerte voranzutreiben, vor allem unter dem Gesichtspunkt, dass der Straßenverkehr nur noch einen geringen Anteil an den Gesamtemissionen hat und im Zuge der Einführung von Euro 1 bis Euro 6 die Höchstgrenzen für Stickoxide bei Pkw um 97 Prozent und bei Partikeln um 98 Prozent gesenkt wurden (https://bdi.eu/artikel/news/der-gesetzliche-rahmen)?

9. Welche externen Institutionen, sind bei der Ausarbeitung der neuen Euro-7-Abgasnorm seitens der Europäischen Union beteiligt?

10. Was unternimmt bzw. plant die Bundesregierung, um den deutschen Automobilbau, die Zulieferindustrie und damit den Standort Deutschland vor Benachteiligungen durch überzogene Grenzwertvorgaben zu schützen?

Die Fragen 6 bis 10 werden auf Grund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Vorarbeiten zur Post Euro 6 Emissionsgesetzgebung auf europäischer Ebene haben begonnen. Die Bundesregierung begleitet die Diskussionen, an denen auch Vertreter der verschiedenen Interessengruppen beteiligt sind.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333